

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... 8 fr.
PROVINCE..... 9 fr.
ETRANGER..... 12 fr.

Paraissant le 1^{er} et le 15 de chaque mois.
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

1^{er} Juillet 1898. — N° 7



(Phot. Otto.)
M. BERLIER.

(Phot. Otto.)
M. le baron ZUYLEN.
PRÉSIDENT
DE L'AUTOMOBILE-CLUB
DE FRANCE.

(Phot. Otto.)
M. le comte de DION.
VICE-PRÉSIDENT
DE L'AUTOMOBILE-CLUB
DE FRANCE.

(Phot. Otto.)
M. RIVES.
DIRECTEUR DE L'EXPOSITION.

LES ORGANISATEURS DE L'EXPOSITION DE L'AUTOMOBILE-CLUB

LA COURSE DES ARTISTES AU BOIS DE BOULOGNE

Il est dix heures du matin... Le Bois est tout enveloppé de brume et les verdure s'estompent sur des fonds d'ouate : l'air est comme imprégné d'eau et des gouttelettes perlent au bout des feuilles ; d'Armenonville à la Cascade, c'est un défilé ininterrompu de voitures hippomobiles et de voitures automobiles, de motocycles et de voiturettes attelées à des tricycles à pétrole, et il y a



(Phot. Raffaële.)

EN LIGNE
POUR LE CHAMPIONNAT DES PATINCYCLEUSES.

aussi des bicyclettes qui se fauillent, légères, subtiles, sans odeur et sans bruit, si délicates d'aspect — aujourd'hui — et si menues qu'on craindrait de les voir se briser contre les véhicules mécaniques, si on ne les savait souples et ondulantes comme des anguilles. Un groupe de cyclistes s'en va à une allure correcte, les hommes élégants et en tenue de ville, pantalon long retroussé au-dessus de la cheville et soignant leur coup de pédale, les femmes minces et droites, jupes longues tombant sans un pli de chaque côté du filet qui enserre la roue d'arrière, posées en des attitudes hiératiques presque, sur la vraie machine de dame à cadre en col de cygne, et à guidon très haut ; et d'autres cyclistes les suivent ou les passent, plus ou moins chics, plus ou moins insoucieux de leur tenue, plus ou moins rebelles aux exigences de la mode. Et les roues tournent, les pédales brillantes paraissent effleurer le sol, tandis que le teuf-teuf des tricycles mécaniques, le ron-ron des automobiles, de brefs appels de corne étouffent le pas des chevaux sur la terre alourdie. Cela manque d'ombrelles, hélas ! de ce si joli chatoiement des soies multicolores, qui semblent défilier le heurt des jets de soleil, mais cela est tout de même très bien, très mouvementé, très intrépide, et d'un pittoresque spécial, d'un pittoresque qui n'a pas encore été vu et qui ne sera pas rabâché avant quelque temps.

... Mais voici que le décor de Longchamp se découpe sur les fonds de Saint-Cloud : des coteaux de la Seine, si verts dans leur simplicité d'aimable banlieue parisienne, une haie violacée marque la ligne de l'horizon ; entre les rangées d'arbres, dont les feuillages s'enveloppent d'un voile, on devine le fleuve qui glisse, jusque vers l'étagement des maisons blanches, grises et rosées, dominées par le clocher de l'église. Plus près, c'est l'hippodrome, sa large pelouse verte, et ses bouquets de verdure et ses pistes rasées de frais : la route qui l'entoure, route classique de la bicyclette, est égayée par les uniformes des gardes municipaux, qui en défendent les issues, tandis qu'en bas de la descente un treillage délimite l'enceinte des tribunes improvisées, occupées

par les invités de l'Echo de Paris, les membres des grands clubs parisiens, l'Automobile-Club, l'Omnium, le Rallye-Vélo, le Cyclamen, etc.

Et tandis que se préparent les concurrentes, tandis que dans le pesage se presse le public, plus nombreux chaque année — ce public composé de sportsmen, de clubmen et d'artistes, de femmes du monde, de jeunes filles et de demi-mondaines — qui est bien le public parisien par excellence, le public qui aime à s'amuser et qui consacre par sa présence la mise à la mode d'un spectacle ou d'un sport — nous nous reportons à quelques

années en arrière, nous songeons aux débuts de la bicyclette, à l'époque où elle était si critiquée et quelque peu méprisée ; nous nous rappelons que telle jeune fille entrevue là-bas au premier rang et rencontrée tout à l'heure aux Acacias sur son élégante machine américaine, nous disait à Dinard, en 1893, alors que nous arrivions tout poussiéreux d'une excursion sur les côtes de Bretagne : « Comment pouvez-vous monter là-dessus ? c'est laid, c'est sale, ce n'est pas chic ; laissez donc cela aux voyous ! » Nous évoquons également les premières courses d'artistes, où tout se passait un peu à la bonne franquette, sans enceinte réservée, sans luxe de gardes municipaux, sans déploiement inutile de sergents de ville, où l'on

n'était pas encore à cette époque « très bien porté » de faire de la bicyclette ; les initiés au nouveau sport étaient comme obligés de rompre des lances en faveur d'un exercice que beaucoup considéraient comme d'un ordre inférieur, et qui n'avait pas alors obtenu dans la société mondaine ses lettres de grande naturalisation. Il fallait se montrer éloquent, persuasif, plein d'une ardente conviction pour décrire les joies de ce merveilleux instrument, qui, suivant l'expression de Maurice Leblanc, a donné des ailes à l'homme, pour exprimer les exquis sensations d'indépendance dont lui sont redevables tous ceux qui aiment la nature et qui ont soif de liberté physique et morale...

N'hésitons pas à le reconnaître : les manifestations dans le genre de la fête de l'Echo de Paris, et dont mes amis Pierre Lafitte et G. de Lafreté ont eu l'initiative, ont beaucoup aidé à vaincre les préjugés, et les méfiances des « mondaines » à l'égard de la bicyclette. La course des artistes a été pour la petite machine à deux roues une merveilleuse réclame : elle a forcé toute une classe aimable de la société, jusque-là réfractaire aux joies de la pédale, à s'intéresser au mouvement qui entraînait d'une façon irrésistible la masse du public ; elle a su amuser des gens qui ne résistent généralement pas à ce qui les amuse ; elle a contribué à diriger l'élan de la bicyclette à travers le monde parisien ; dans les années qui ont suivi les premières réunions de ce genre, les grands clubs sportifs se sont créés : l'Omnium, d'abord, puis le Rallye-Vélo, le Cyclamen, l'Artistic, qui n'a vécu que ce qui vivent les roses, mais qui a tout de même vécu ; peu à peu la « femme » s'est laissée emporter par le courant, le génie des couturières s'est exercé à créer des toilettes spéciales pour la bicyclette ; nous avons eu les terribles batailles de la culotte et de la jupe, terminées par la victoire de cette dernière, qui a relégué sa rivale sur les routes, loin des villes ; et la jeune fille dont je parlais au début de cet article, l'élégante jeune fille qui à Dinard, il y a cinq ans,



(Phot. Beau.)

Mlle DARGHIL (Théâtre Déjazet),
GAGNANTE DU 6^e CHAMPIONNAT DES ARTISTES.



(Phot. Raffaële.)

M. A. DE LUCENSKI ORGANISANT
LE DÉPART DU CHAMPIONNAT DES CHAUFFEURS.

suivait en machine les concurrents et les concurrentes, où même ceux qui avaient alors la prétention d'avancer un peu offraient à ceux-ci leurs bons offices pour les « tirer ». Il

nous disait : « Comment pouvez-vous monter là-dessus ? c'est laid, c'est sale, ce n'est pas chic ; laissez donc cela aux voyous ! » a été une des premières à faiblir. Par les jolis matins clairs du

Bois, nous la rencontrons à peine inclinée sur son guidon à l'américaine, très mince, et très élancée, dans sa jupe rayée qui descend sans un pli sur les chevilles invisibles; accompagnée de son « flirt », elle semble glisser sur le sol uni des allées embrasées, comme elle glisse en une valse lente sur le parquet des casinos d'été; et de sa pédale étincelante, elle frôle au passage les jeunes touffes d'herbe qui se penchent au bord des routes... Gageons que, l'an prochain, nous la verrons sur un motocycle, en dépit des répugnances que lui inspirent l'odeur du pétrole, de l'appréhension que lui causent les mystères de l'allumage et les phénomènes parfois inconvenants d'une combustion insuffisante.

Elle a encore sur les véhicules mécaniques des petits avantages appréciables; avec elle le cycliste est son maître, tandis que jusqu'à nouvel ordre, il me semble bien que les chauffeurs sont un peu les esclaves de leurs moteurs.

Car, maintenant, c'est contre les empiétements du motocycle que doit lutter la bicyclette. Voilà bien le signe du progrès: remarquons, en effet, que dans cette fête des artistes, ce qui intéressa d'abord le public, ce fut la course de bicyclettes; trois années de suite on s'occupa des prouesses de Mmes Blanche Dupré et Bertin, qui se disputèrent — avec quel acharnement! — le glorieux championnat. Puis la course de bicyclettes pâlit un peu auprès de la course des tandems. Quel succès eut cette épreuve, la première année où elle fut courue! les équipes avaient fait assaut d'élégance et je me souviens encore du murmure que suscita parmi les spectateurs le passage de Milles Shultz, toutes vêtues de blanc-crème, et coiffées du tricorne saumurois! et puis, quelle jolie arrivée; une lutte acharnée de bout en bout du parcours, se terminant par un dead-heat sur le poteau.

Eh bien! cette année, la course de bicyclettes, et la course de tandems se sont trouvées reléguées au second plan par le championnat des Chauffeuses.

Le public a montré de l'enthousiasme pour les virages à 45 à l'heure de Mme Lemoine, pour la maestria de Mme Darbell, pour l'audace de toutes ces concurrentes, emportées par les rapides teuf-teuf, au son des moteurs intrépides et bruyants. L'avenir est, semble-t-il, à l'automobilisme, et, l'an

En attendant la course de voitures, nous avons eu la parade fleurie, où cycles, motocycles, breaks

un instrument disgracieux: on a mis quelques années à lui accorder une esthétique; aujourd'hui on sait reconnaître de la beauté aux machines de certaines marques; on admet qu'il est des gens qui ont en machine une bonne position, ce qui revient à dire qu'il est d'autres gens qui en ont une mauvaise; on remarque le cycliste qui évolue adroitement sur une élégante monture et on se gausse du « pédard », mal placé sur sa machine et qui pédale à tort et à travers.

Il en sera de même pour l'automobile; on finira bien avant peu de temps à lui découvrir son esthétique. Ce jour-là les chevaux ne s'effareront plus sur leur passage, les piétons se seront habitués à ce nouveau mode de locomotion, comme ils se sont habitués aux tramways à vapeur, et le père de famille, effaré par le coup de trompe et le ronflement d'une voiture lancée à une vitesse de 15 kilomètres à l'heure, se garera simplement comme il se gare de la victoria de maître trainée par un cheval rapide, sans songer à écrire aux journaux



(Phot. Beau.)

DÉPART DU CHAMPIONNAT DES ARTISTES.

prochain, tout porte à croire que le programme sera agrémenté d'une course de voitures. Mais



(Phot. Beau.)

PUBLICITÉ BIEN COMPRISE.

soyez tranquilles, la bicyclette ne disparaîtra pas.

phaétons, ducs et victorias automobiles ont fait bon ménage.

C'est ici que nous avons regretté le soleil: tant de roses blanches et tant de roses roses méritaient mieux que cette brume persistante. Ce fut un défilé ravissant, mais comme il eût été plus aimable encore si une belle lumière était tombée du ciel pour l'éclairer. Le cygne symbolique de M. Victor Mathieu traînant un char de printemps se fut avec plus de joie encore cabré sous les applaudissements des spectateurs, si quelques rayons d'en haut étaient venus dorer son blanc plumage. N'importe! les quatre tris, montés par MM. Marot, Rudeaux, Jacquelin et Fournier et remorquant les quatre voiturées où avaient pris place quatre jolies femmes, tout enveloppées de fleurs, avaient en vérité de l'allure; et la victoria enguirlandée de roses de Mmes Rachel Boyer et Invernizzi était fort gracieuse.

Constatons que personne n'a fait l'observation que les chevaux manquaient. Aussi bien l'habitude est venue à l'œil de s'apercevoir que les voitures peuvent aujourd'hui rouler sans chevaux, et l'on commence à constater qu'il peut y avoir quelque élégance dans une voiture automobile, même quand celle-ci n'est ni fleurie, ni trainée par un cygne tout en roses.

La bicyclette fut longtemps considérée comme



(Phot. Beau.)

PARADE FLEURIE.

M. VICTOR MATHIEU SUR SA VOITURE *Rochet-Schneider*.



(Phot. Beau.)

Mlle LÉA LEMOINE, GAGNANTE DU 2^e CHAMPIONNAT DES CHAUFFEUSES SUR SON TRICYCLE *Clément* (Moteur de *Dion-Boutton*.)

qu'il tient une balle de revolver à la disposition du



LES PATINCYCLEUSES SE PRÉPARANT.



M. FÉLIX FAURE ET SES OFFICIERS D'ORDONNANCE.



VOITURETTE FLEURIE.



VOITURETTE BOLLÉE FLEURIE.



M. BLANC, PRÉFET DE POLICE AU MILIEU DES CHAUFFEURS.

premier automobiliste qui le forcera à se dépêcher un peu pour traverser la chaussée.

MARCEL L'HEUREUX.

Avis aux Collectionneurs

Nous ne saurions trop engager ceux de nos lecteurs qui n'auraient pas conservé tous les numéros de *la Vie au grand air* à nous demander au plus tôt les fascicules qui leur font défaut.

La collection de *la Vie au grand air* constituera, en effet, dans quelques années, un document d'une valeur inestimable, ce sera le plus fidèle et le plus artistique reflet de la vie sportive de la fin du siècle.

Nous tenons donc à la disposition de nos lecteurs les numéros qui leur manquent à raison de vingt-cinq centimes par exemplaire.

Nous profitons de cette occasion pour annoncer à nos abonnés et à nos lecteurs que nous préparons une série d'innovations qui seront, nous n'en doutons pas, bien accueillies par tous. Notre papier et nos illustrations, cependant si soignées, seront encore améliorées. Nous voulons, en effet, faire de *la Vie au grand air* un « magazine » incriticuable et que l'on pourra comparer, tant au point de vue de la modicité de son prix qu'au point de vue de l'édition, aux revues anglaises et américaines les plus justement réputées.

LA DIRECTION.

Un Concours de Chiens de Berger

Récemment, dans un article paru ici même sur l'Exposition canine des Tuileries, je faisais remarquer combien étaient peu favorisés, au point de vue des récompenses de valeur, nos bons, nos excellents chiens de berger; on m'a répandu que depuis trois ans un club, patronné par la Société centrale pour l'amélioration des races canines, organisait spécialement pour les auxiliaires de nos troupeaux des concours spéciaux en dehors des expositions; mais, également, ces concours, ces épreuves en plaine, ou, pour employer le terme consacré de l'autre côté de la Manche, ces *sheep dogs trials*, ont lieu de même pour les chiens d'arrêt qui, quatre fois l'an au moins, ont des *fields trials*, dont les allocations sont néanmoins très importantes et suffisamment rémunératrices pour les éleveurs et amateurs, qui y prennent part.



SUR LA PISTE.

En Belgique et en Angleterre, les concours de chiens de berger sont assez fréquents; ils ont lieu, en général, à la suite des grandes expositions agricoles, ce qui me paraît très juste. Nos chiens de berger sont délaissés dans les expositions canines, parce que leur place est bien plutôt dans les concours généraux ou régionaux agricoles avec les moutons et les bœufs, dont ils sont les gardiens et les protecteurs; aussi



UN LAURÉAT.

tous les efforts des clubs de chiens de berger devraient porter sur l'organisation des expositions agricoles, afin d'y faire admettre des chiens de berger, qui se trouvent dépayés au milieu des meutes, des chiens d'arrêt ou des toutous mignons d'appartement.

C'est dans les montagnes d'Écosse, dans les Highlands que les *sheep dogs trials* ont pris naissance, à l'instigation de la comtesse de Beeturd et de M. Thomson, de Sdattys, qui fondèrent la *Northern counties Association* et organisèrent les premiers trials, qui avaient lieu régulièrement à la suite des « fêtes de la tonte ». En Écosse, les moutons des races aborigènes, *black-faced*, *cheviot*, *hadwicks* et leurs croisements, vivent en liberté sur d'immenses territoires incultes et non clôturés; aussi, sans le concours de l'intelligent colley, serait-il de toute impossibilité aux fermiers de rassembler leurs troupeaux disséminés

dans la montagne. A l'époque de la tonte, ce sont les chiens qui se chargent d'aller chercher dans les pâturages abruptes les moutons qu'il s'agit de

dépouiller de leur toison. Une ancienne habitude veut que les fermiers écossais s'entraident mutuellement pour mener à bonne fin cette besogne ; un certain jour, déterminé longtemps à l'avance, est fixé pour cette opération dans chaque ferme, et, ce jour-là, les fermiers de plusieurs lieues à la ronde arrivent avec leurs hommes, tous se mettent à tondre, chacun rivalisant d'adresse et de célérité. Ces réunions, d'antique origine, entretiennent des relations de bonne amitié entre voisins et sont l'occasion de fêtes champêtres, qui rappellent les *ferrades* de la Camargue : le chef de l'exploitation où se pratique la tonte se charge de nourrir et de rafraîchir ses aides d'un jour, et la journée de travail se termine généralement par des danses et des jeux. Le colley qui, durant toute la journée, a dépensé une somme énorme d'intelligence, d'habileté, reçoit-il, lui aussi, sa part du gâteau ? C'est probable.

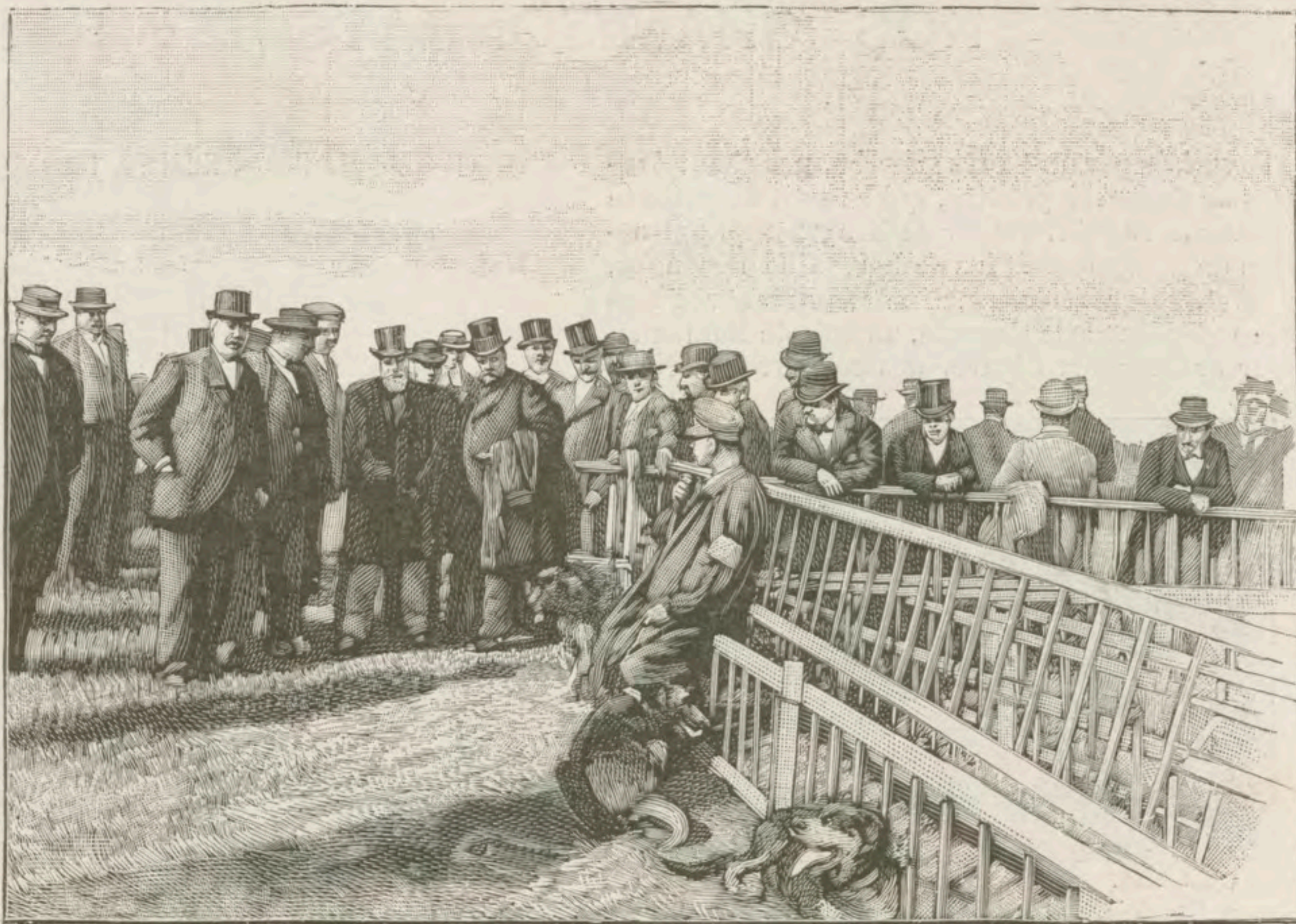
Pour récompenser les meilleurs bergers et conducteurs de moutons, la comtesse de Beeturd eut l'idée de faire un concours entre eux, et, depuis, ces concours ont pris une très grande extension et ont lieu fréquemment. Voici en quoi consiste les *sheep dogs trials* écossais : chaque concurrent doit aller chercher dans la montagne ou plutôt sur le versant d'une colline à pente inclinée du côté des spectateurs, trois brebis qu'on y a cachées à son intention et hors de sa vue ; il doit les aller chercher et les pousser devant lui à environ 800 mètres de là, en 10 à 15 minutes, en les faisant passer par-dessus des talus, à travers des haies vives ou des barrières dans lesquelles ont été pratiquées d'étroites ouvertures, entre des claies placées parallèlement et pour finir par les faire entrer dans un parc établi près des spectateurs... et des parieurs, car, dans le Royaume-Uni tout sport s'accompagne de pari.

La durée de l'épreuve se trouve limitée, mais, outre le temps, les juges doivent envisager surtout la façon dont le chien s'est comporté pendant toute la durée du travail. On peut varier les épreuves, mais elles restent toujours intéressantes, parce qu'elles donnent lieu à une foule d'incidents ; elles sont inoffensives, car aucun animal n'en souffre, et elles sont utiles au plus haut point, car elles mettent en relief les qualités, l'intelligence et la sagacité des chiens de berger.

Le *Collie Club* bruxellois et le *Club du chien de berger belge* furent les premiers à introduire ce sport sur le continent. En France, le *Club du chien de berger*, qui devrait tenir une des premières places parmi les clubs spéciaux des diverses races de chiens n'a malheureusement pas compris toute l'importance qu'il pouvait avoir et n'a pas fait tout ce qu'on était en droit d'attendre de lui, par la faute de certains de ses membres, qui s'occupent beaucoup plus de réclame personnelle que de l'amélioration des races de nos braves toutous.

Le premier concours eut lieu à Chartres, en 1896 ; le second en 1897 à Angerville, et enfin le troisième, cette année, à Lizy-sur-Ourcq, près de Meaux ; des progrès se réalisent chaque année ; c'est ainsi que le concours est maintenant et très justement scindé en deux épreuves, l'une réservée aux chiens de bergers, l'autre aux chiens de conducteurs de moutons.

Quel est le métier du chien de berger ? garder les troupeaux en plaine. Que peut-on lui demander dans un semblable concours ? son travail habituel, le travail de la plaine, qui consiste à protéger les récoltes des champs voisins de ceux où paissent les moutons. Habituellement, le ber-



LE JURY



UN CONCURRENT.

ger a deux chiens : un *chien d'écart*, qui s'occupe de la partie éloignée du champ, et un *chien de main* qui surveille la partie centrale. Voilà son vrai métier, au chien de berger, et on lui demande uniquement, dans un concours, la conduite d'un troupeau réduit à sa plus simple expression.

Le chien du conducteur fait un autre métier : il doit diriger son troupeau, veiller à ce qu'aucune bête ne s'écarte et ranger les moutons une fois arrivés à l'étable.

D'autre part, le chien de berger ne doit pas mordre, ou tout au moins doit-il mordre à diverses places suivant qu'il est de plaine ou de route.

Le chien de route mène généralement les moutons à l'abattoir ; celui-là doit mordre au cou, car, si la partie est abîmée, ce qui est très rare, il ne fait subir aucun préjudice au boucher puisque, pour la vente, on coupe le cou du mouton. Le chien de plaine, au contraire, ne doit pas mordre au cou, car un mouton mordu au cou et restant exposé au soleil est susceptible de contracter une maladie mortelle que les bergers appellent l'*araignée* : le cou enflé et le mouton meurt étouffé. Mordu au pli du flanc, on peut soigner la bête le soir à la ferme, et au bout de deux ou trois jours rien n'y paraît plus. Du reste, aux chiens réputés pour avoir « la dent dure » on rogne les canines.

Ceci dit pour expliquer pourquoi il doit y avoir deux concours bien distincts, celui des bergers et celui des conducteurs.

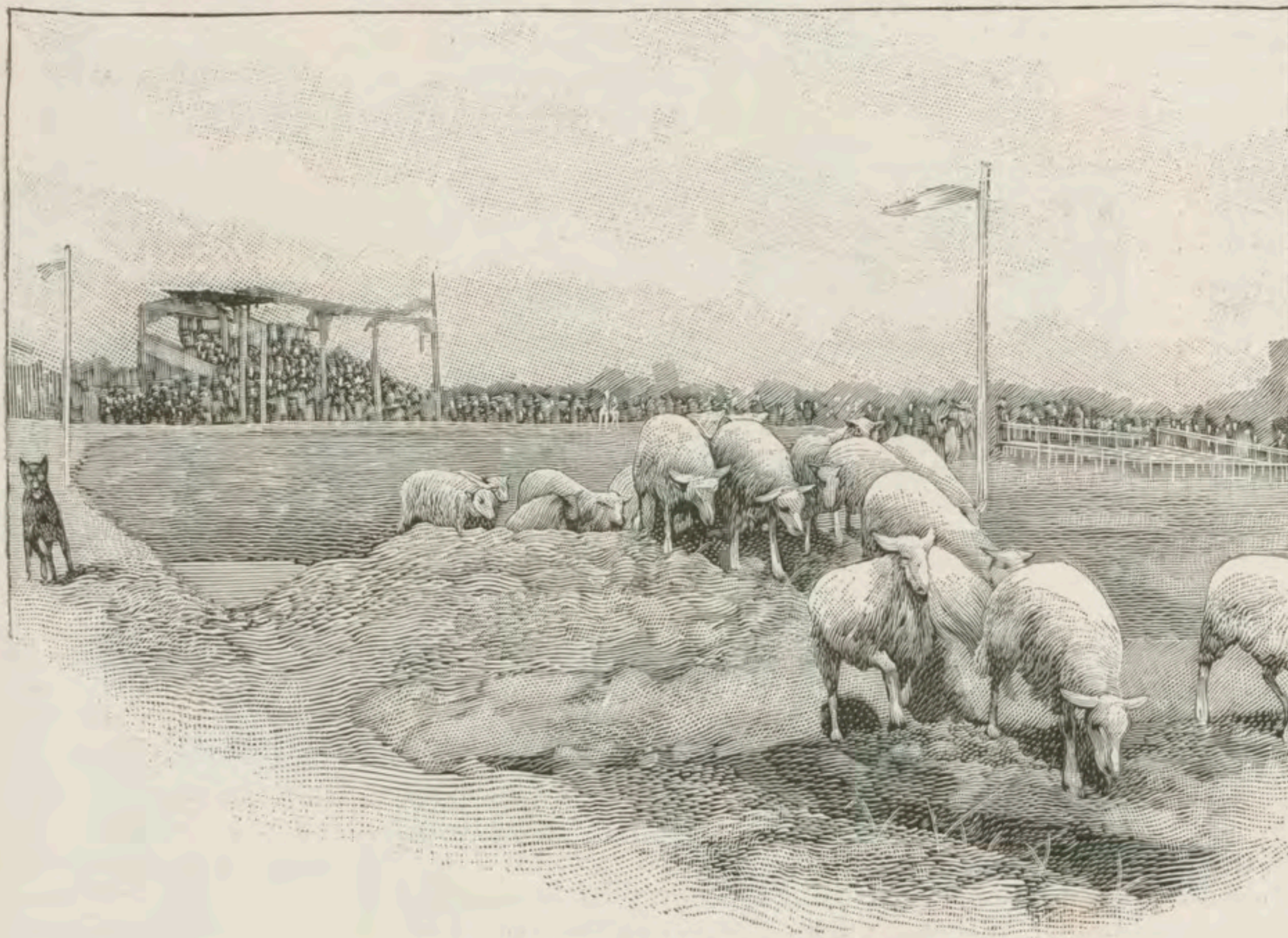
D'autre part la piste semée d'obstacles naturels est, en Angleterre ou en Belgique, continue mais sinueuse ; celle établie en France présente des retours sur elle-même qu'on ne rencontre pas dans la nature : c'est une piste par trop artificielle, et ne reproduisant en aucune façon ce qui existe dans nos champs ou sur nos routes. La réforme est facile à faire, et il faut espérer qu'elle se fera.

Pour les conducteurs de bestiaux venus au concours de Lizy, conducteurs appartenant tous au marché de la Villette, on a réservé une épreuve spéciale d'embarquement et de débarquement des moutons arrivant par chemin de fer ou expédiés ; cette partie du programme a été des plus intéressantes car elle reproduisait exactement ce qui se passe chaque semaine à la gare de Pantin ou de Charenton par lesquelles arrivent la plupart des moutons destinés à la consommation de Paris. Les chiens de la Villette se sont montrés tout à fait supérieurs, et, pour les classer, il a fallu avoir recours au chronomètre.

Les chiens qui prennent part à ces concours, sont tous des chiens de berger français ; le colley, cet excellent chien écossais, n'est en France qu'une bête de luxe, un chien de salon ; c'est son élégance qui lui a valu de devenir ainsi à la mode, et pourtant notre chien de Brie, à la figure si expressive, n'est-il pas tout ainsi joli ? Il a le tort irréparable d'être considéré comme un rustaud, et un rustaud trop du pays pour avoir la moindre chance d'y devenir prophète.

Quant au chien de Beauce, il a une parenté étroite avec le colley ; avec un peu de soin et de réclame il deviendrait vite un chien très à la mode. Et le petit *bas-rouge*, à la mine éveillée, il ferait très belle figure dans un salon, et il est, comme ses confrères de Brie ou de Beauce d'une intelligence tout à fait exceptionnelle.

PAUL MÉGNIN.



LE PASSAGE DE LA BANQUETTE IRLANDAISE.

NOS CHAMPIONNATS DE PATINS-BICYCLETTES

Favorisés par un temps superbe, nos championnats de patins-bicyclettes, qui se sont disputés le dimanche 19 juin, autour de Longchamp, ont obtenu un gros succès. Plus de deux mille personnes, en effet, malgré l'heure matinale, s'étaient rendues au rond-point de la Cascade, au Bois-de-Boulogne, pour assister aux départs des concurrents. Nous

faut, et que M. Beau, fidèle à tous les départs de courses, était venu, lui aussi, braquer son objectif sur les concurrents.

Mais passons aux résultats. La réunion a débuté par le championnat de vitesse, dont voici les résultats, ainsi que ceux des épreuves qui l'ont suivi :



(Phot. Beau.)

QUELQUES JAMBES.

avons remarqué, dans cette nombreuse assistance : MM. Forestier, conservateur du Bois de Boulogne, de Lucenski, directeur du *Journal des Sports*, Rueff et Hirsch, les directeurs de la *Vie au Grand air*, Pierre Lafitte, notre rédacteur en chef, O'Galop, le dessinateur bien connu, Ricard, marquis de Cathelineau, Richard, Bourdier, Glaize, Jules Lafitte, le sympathique adjoint au maire du XVI^e arrondissement, Frantz Reichel, etc. Un programme de la réunion, édité par la *Vie au Grand air*, était distribué à tous les spectateurs présents. Les courses ont commencé exactement à 8 heures et demie, au lieu de 7 heures et demie, comme on l'avait primitivement annoncé. Rappelons qu'elles se sont disputées sous le patronage de l'U. S. F. S. A. M. Leoboldtti remplissait les délicates fonctions de starter, et M. Pierre Roy celles de chronométrateur et de juge à l'arrivée. Inutile de dire que les photographes ne faisaient pas dé-

1^{er} CHAMPIONNAT DE VITESSE (300 m.).

1^{er} prix : *Objet d'art*; 2^e prix : *Objet d'art*; 3^e prix : *Chronographe*.

Six coureurs viennent se ranger sous les ordres



(Phot. Beau.)

AVANT LA COURSE MIXTE.

du starter. Voici dans quel ordre se sont effectuées les arrivées :

1^{er} Paul Granclaud, en 1 m. 37 s.

2^e Chaudron; 3^e Guerry; 4^e Bizon; 5^e Louis Granclaud; 6^e Pavé.

Superbe course de Paul Granclaud, qui gagne de plusieurs longueurs.

2^e HANDICAP (1 tour de Longchamp, 3 600 m.).

1^{er} prix : *Objet d'art*;

2^e prix : *Objet d'art*;

3^e prix : *Chronographe*.

1^{er} Guerry (400 m.),

en 13 m. 45 s.

2^e Bizon (500 m.);

3^e Pavé (600 m.);

4^e Louis Granclaud

(500 m.).

Le petit Guerry, qui a su profiter de son rendement, gagne dans un très beau style.

3^e COURSE MIXTE

(1 tour de Longchamp); on sait que les concurrents pouvaient se faire tirer, soit au moyen d'une corde, soit avec le secours d'une canne, par des équipes de tandem ou de triplettes).

1^{er} prix : *Objet d'art*; 2^e prix : *Objet d'art*; 3^e prix : *Chronographe*.

1^{er} Paul Granclaud, en 6^m 9^s.

2^e Chaudron; 3^e Guerry; 4^e Bizon; 5^e Pavé.

Paul Granclaud, entraîné par la triplette Bor-X.-Wattellier, prend vigoureusement la tête dès

le départ, et la conserve jusqu'à la fin, pour gagner par plusieurs longueurs sur Chaudron, entraîné par une triplette de l'A. V. A.

Signalons également la jolie course du petit Guerry, qui eût certainement été mieux placé s'il avait pu disposer d'un meilleur service d'entraînement. Il n'était tiré que par une bicyclette.

4^e CHAMPIONNAT DE FOND (1 tour de Longchamp).

1^{er} prix : *Objet d'art*; 2^e prix : *Objet d'art*; 3^e prix : *Chronographe*.

1^{er} Chaudron, en 12 m. 17 s.

2^e Paul Granclaud; 3^e Guerry.

Course remarquable et courageuse de Paul Granclaud qui, bien que n'ayant plus qu'une roue à un de ses patins, oppose une résistance acharnée à son adversaire sur plus de la moitié du parcours.

Cette épreuve a terminé la réunion du 19 juin qui, nous en sommes certains, a été la consécration du Patin-Cyclisme, ce nouveau sport qui, en peu de temps, a su s'acquiescer un grand nombre d'adeptes, dont plusieurs déjà excellent dans cet art. Nos courses ne l'ont-elles pas prouvées?

Ne terminons pas sans remercier M. Forestier, l'aimable conservateur du Bois de Boulogne, qui a su si complaisamment nous faire accorder le tour de Longchamp ainsi que le service d'ordre.

Remercions aussi les membres de l'U. S. F. S. A., et en particulier MM. Leoboldtti et Pierre Roy, qui se sont acquiesés de leurs fonctions avec leur compétence habituelle.

Puisque nous venons de parler du patin-cyclisme, une description du patin-bicyclette s'impose.

C'est une armature en acier de 30 centimètres environ, terminée par des fourches auxquelles sont fixées de véritables et minuscules roues de

bicyclettes à caoutchouc creux. Cela se fixe au pied comme des patins à glace et le pied ne se trouve qu'à 5 centimètres du sol, plus bas que les axes des roues avec un équilibre naturel permettant l'arrêt sur place. Les plus maladroits apprennent à patiner en deux ou trois leçons, ceux qui savent patiner sur la glace s'élancent du premier coup. Avec un peu d'entraînement les voilà



(Phot. Beau.)

M. PAUL GRANCLAUDE.



(Phot. Beau.)

LE DÉPART DU CHAMPIONNAT DE VITESSE.

susceptibles de faire tout comme P. Granclaud et Chaudron, nos champions, 20 ou 25 kilomètres à l'heure.

Le Patin-Bicyclette, tout comme la bicyclette sa sœur, est appelé à rendre les plus grands services. Ce n'est pas seulement, en effet, un appareil de sport, c'est la machine de locomotion à la fois rapide et sûre par excellence. Combien déjà s'en servent pour vaquer à leurs occupations journalières! Et j'en ai vu plus d'un rouler dans les rues de

Paris malgré le pavé glissant évitant les voitures avec une parfaite aisance, montant les trottoirs et

se faufilant à travers les piétons quelque peu surpris, Le Patin-Bicyclette sera également très en faveur auprès des touristes qui pourraient grâce à lui et sans grande fatigue râcler à travers les sites merveilleux de la

campagne. Léger et peu volumineux, il se détache facilement et s'emporte à la main pour traverser les champs, les ruisseaux, les sentiers, les bois touffus et atteindre les points les plus élevés. Dans les descentes, le Patin-Bicyclette qui est muni d'un frein automatique, offre très peu de dangers, de chutes et d'accidents de toutes sortes, il est indéfectible et très difficile à détériorer de quelque façon qu'on s'en serve.

C'est ce qui explique en partie le succès obtenu par le Patin-Cyclisme après six mois à peine d'existence, et le vif intérêt qu'ont suscité les courses dont

nous avons parlées plus haut. En terminant, il nous faut engager nos lecteurs à se méfier des

Patins-Bicyclettes plus ou moins camelotés qui ne vont pas manquer de surgir des quatre coins du monde. La principale raison d'être de ces instruments c'est leur construction soignée et le souci que le fabri-

cant doit avoir d'y apporter les tous derniers perfectionnements.

C'est ce qui explique leur prix relativement élevé.

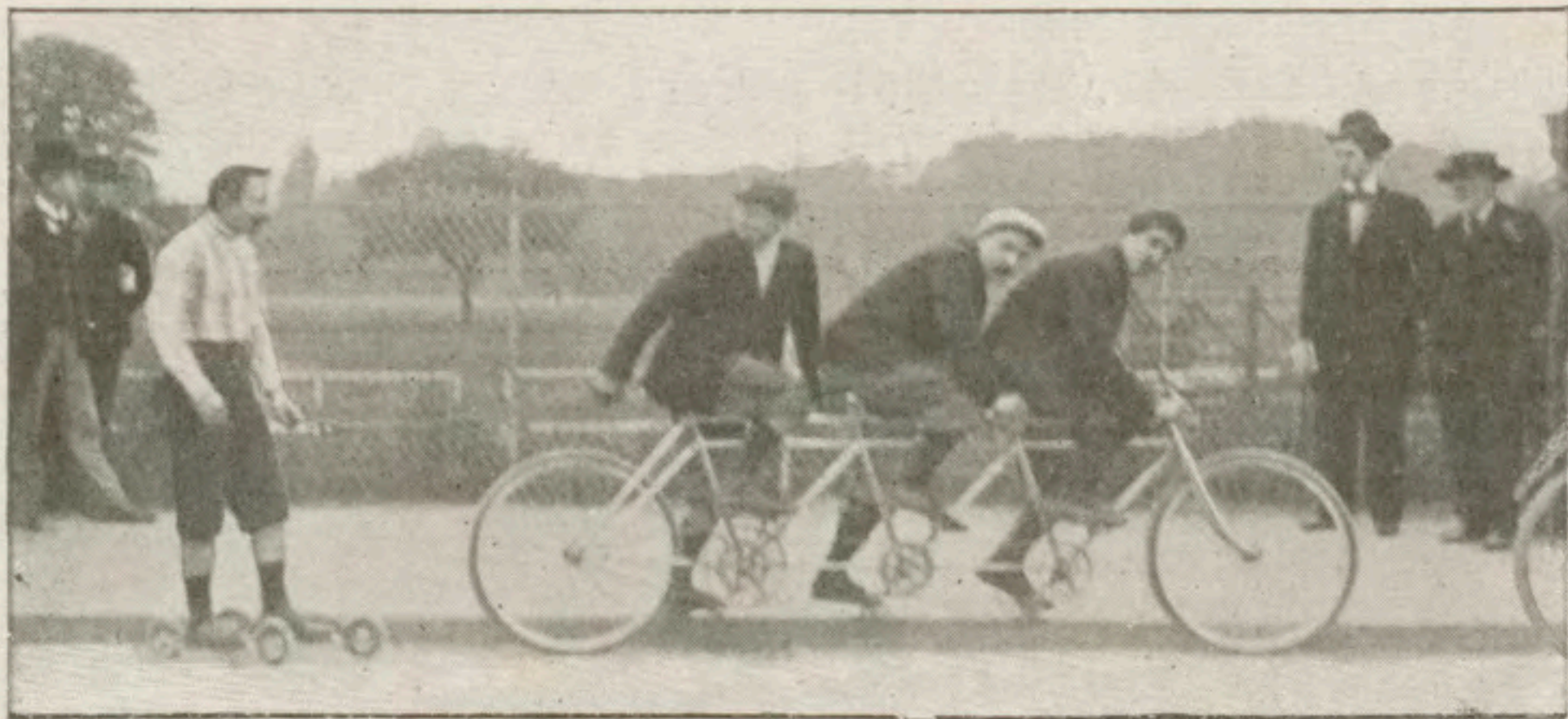
Mais nos lecteurs savent qu'en matière de sport le bon marché n'est qu'illusoire et que l'on a souvent plus d'avantages à payer cher un objet de sport; on est sûr, au moins, de n'avoir pas toujours ensuite la main à la poche pour le faire réparer.

GEORGES BERG.

Avis important

Aucun des dessins, des clichés et

des articles de la Vie au Grand Air ne peut être reproduit sans entente préalable avec les éditeurs.



(Phot. Beau.)

M. P. GRANCLAUDE ET L'ÉQUIPE QUI L'A TIRÉ.



(Phot. Beau.)

ARRIVÉE DU HANDICAP.

Nos Concours bi-mensuels

CONCOURS N° 2.

(Photographie.)

Nous publierons dans notre prochain numéro les résultats de ce concours et nous exposerons dans notre salle des dépêches, 104, boulevard Saint-Germain, les envois primés.

CONCOURS N° 5.

(Plébiscite.)

Il s'agissait, on le sait, de nommer par ordre de préférence les dix départements où il est le plus agréable de faire du tourisme.

La liste générale a été ainsi établie par le scrutin de liste :

1 Alpes-Maritimes...	2827 voix.
2 Indre-et-Loire.....	2562 d°
3 Seine-et-Oise.....	2124 d°
4 Haute-Savoie.....	2120 d°
5 Seine-et-Marne....	2002 d°
6 Loir-et-Cher.....	1927 d°
7 Hautes-Pyrénées...	1866 d°
8 Savoie.....	1864 d°
9 Calvados.....	7723 d°
10 Seine-Inférieure...	1650 d°

Viennent ensuite : la Seine, Maine-et-Loire, Gironde, Puy-de-Dôme, Bouches-du-Rhône, Marne, Loiret, etc. Le lecteur de Paris dont la liste s'est le plus rapprochée de la liste générale est :

M. RENÉ VALLADON, 19, rue Trousseau, Paris.

qui gagne :

VINGT-CINQ FRANCS

Voici sa liste :

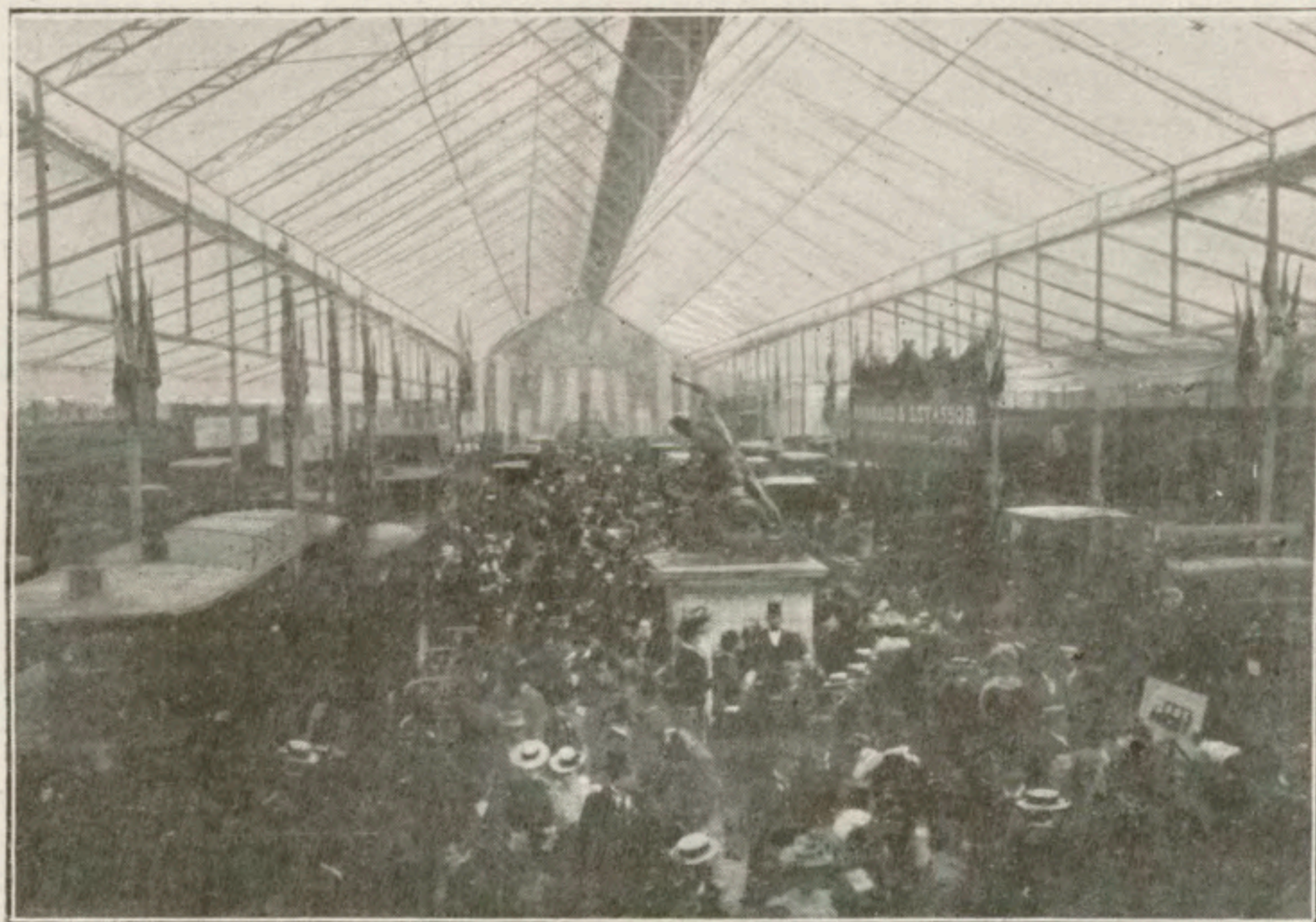
- 1 Seine-et-Oise.
- 2 Seine-et-Marne.
- 3 Alpes-Maritimes.
- 4 Isère.
- 5 Haute-Savoie.
- 6 Savoie.
- 7 Jura.
- 8 Vosges.
- 9 Hautes-Pyrénées.
- 10 Cantal.

Le lecteur de province dont la liste s'est le plus rapprochée de la liste générale est :



(Phot. Beau.)

L'EXPOSITION DE L'AUTOMOBILE-CLUB.
La section des machines. (Voir p. 85.)



(Phot. Beau.)

L'EXPOSITION DE L'AUTOMOBILE-CLUB.
La section principale. (Voir p. 85.)



(Phot. Raffaele.)

A VERSAILLES : LES FIACRES AYANT PRIS PART AU CONCOURS RÉUNIS SUR LA PLACE D'ARMES.

M. ADRIEN BOQUIÉ, 115, rue Gambetta, Déville-les-Rouen, qui gagne :

VINGT-CINQ FRANCS

Voici sa liste :

- 1 Basses-Pyrénées.
- 2 Haute-Savoie.
- 3 Savoie.
- 4 Hautes-Pyrénées.
- 5 Alpes-Maritimes.
- 6 Loir-et-Cher.
- 7 Indre-et-Loire.
- 8 Isère.
- 9 Seine-Inférieure.
- 10 Seine.

Sont classés en outre pour le concours d'honneur, qui aura lieu à la fin de l'année :

Paris : MM. A. Douchin, collège Sainte-Barbe; Paul Vandamme, 6, rue de la Douane; Carpentier, 36, rue Madame; Lucien Gilis, 52, rue de Clichy.

Province : MM. L. Deygas, 41, rue Malesherbes, à Lyon; Fernand Dupoux, à Avignon; Pierre Gavary, 16, rue d'Avejean, à Alais (Gard); Ch. Normand, à Chambry, par Varedes.

CONCOURS N° 6.

(Variété.)

La phrase qu'il s'agissait de reconstituer était la suivante :

Recommandez à vos amis LA VIE AU GRAND AIR, le premier et le quinze du mois.

M. LUCIEN DAURION, 13, rue Saussier, Paris, est le premier lecteur de Paris, ayant reconstitué la phrase;

M. DEITTEFELI, 144, boulevard de la Station, à Pierrefitte, le premier lecteur de province.

Nous envoyons 25 francs, à chacun de ces messieurs.

Sont classés pour le concours d'honneur.

Paris : MM. Ch. Vœlitrant, 49, rue Montorgueil; E. Dupont, 23, rue Lafayette; Julien Lhéritier, 4, cité d'Antin; Noguès, 49, rue Montorgueil; Lecordonnier, 75, rue Ménilmontant.

Province : M. Hugonnet, 51, rue Pont-Garonne, à Agen; M. A. Arnodin, au lycée d'Orléans.

CONCOURS N° 7.

(Variété.)

M. A. ARNODIN, au lycée d'Orléans.

D'où vient cette expression :

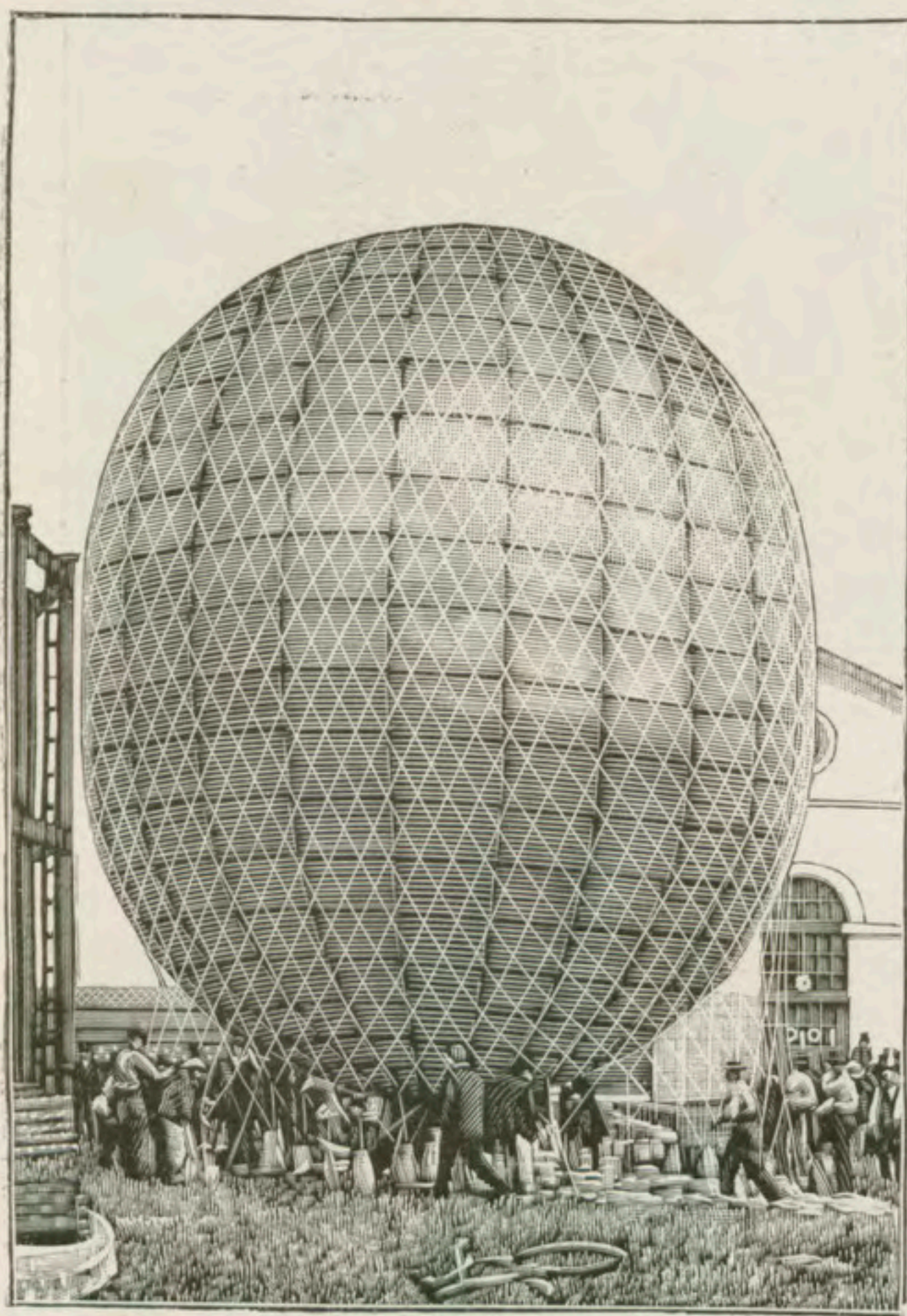
RAMASSER UNE PELLE?

Le lecteur qui nous donnera la meilleure explication de ce terme, aujourd'hui passé dans le langage courant, recevra :

CINQUANTE FRANCS EN ESPÈCES.

Les quatre concurrents qui donneront ensuite l'explication la plus satisfaisante seront qualifiés pour le concours d'honneur qui aura lieu à la fin de l'année.

Clôture du concours : 18 juillet. LA DIRECTION.



(Phot. Beau.)

LE BALLON-SONDE DE 465 MÈTRES CUBES LANCÉ LE 8 JUIN DE TOUTES LES GRANDES CAPIALES.

LE RALLY-PAPER DE LA RÉUNION HIPPIQUE

La Réunion Hippique vient de donner, il y a quelques jours, sous les frais ombrages des bois de Villeneuve-l'Étang, une fête militaire et sportive dont j'ai gardé une impression charmante, faite de claires toilettes, de brillants uniformes aux couleurs variées, de chevaux aux robes luisantes, de rires joyeux, de bravos enthousiastes et d'éclatantes sonneries de fanfare.

La Réunion hippique, fondée voilà bientôt six ans, n'est passivement une société de sportmen occupant intelligemment leurs loisirs; elle a voulu être, avant tout, une véritable école créée dans le but

dans le but de dérouter les chasseurs ou coureurs.

Ces derniers, bien entendu, doivent passer, pour arriver au but, par tous les points où le papier a été semé.

Ce jeu est un excellent exercice, qui exige de la part du cavalier de réelles qualités d'énergie et de hardiesse; il devra monter les étriers courts, afin



AVANT LE DÉPART : DERNIÈRES INSTRUCTIONS.

d'entretenir l'instruction, l'émulation et l'esprit militaire parmi les officiers de réserve destinés à servir à cheval en cas de guerre.

Je ne ferai pas ici l'historique de cette société, dont l'utilité incontestable est aujourd'hui démontrée par des résultats probants; ses manifestations ont intéressé de plus en plus qui l'observe; l'accueil bienveillant des autorités auxquelles elle s'adresse, l'obligeance constante de la presse à son égard, prouve son opportunité. Qu'il me soit seulement permis de féliciter ici les dévoués fondateurs de cette institution hippique, à laquelle les pouvoirs publics viennent de donner une fois de plus de si précieux encouragements. On a enfin compris en haut lieu que la pratique de l'équitation, si bien mise par elle à la portée de tous, s'est enfin généralisée dans l'intérêt même de la défense du pays.

Grâce à l'initiative de quelques officiers fanatiques du cheval et pleins de foi dans leur entreprise, les manèges, désertés peu à peu pour la bicyclette, ont vu de nouveau revenir chez eux quantité d'infidèles repentants. Suivant leur courageux exemple, de nouvelles sociétés équestres se sont fondées, parmi lesquelles il convient de nommer en première place l'Etrier, dont la dernière soirée de gala au Tattersall vient d'obtenir un si légitime succès.

La Réunion hippique vient donc de donner à son tour, comme tous les ans, du reste, à pareille époque un rally-paper fort réussi (de l'autre côté du détroit, on dit paper-hunt, paper-chase).

Tout le monde sait aujourd'hui en quoi consiste cette course; qu'il me suffise donc de rappeler que c'est une fausse chasse à courre, où le gibier est remplacé par un cavalier qui remplit le rôle de la bête et parcourt un itinéraire dont on ne connaît que le point de départ et le lieu d'arrivée.

La bête part ordinairement deux heures avant les chasseurs et trace la piste en semant sur son parcours des morceaux de papiers; elle aura soin de laisser des interruptions ou défauts et formera de « fausses pistes »,

de prendre facilement un point d'appui aux allures vives, et son cheval devra présenter autant que possible les lignes du hunter, type du cheval de chasse anglais: muscles solides, rein court et arrière-main puissante.

Comme on pouvait s'y attendre, à la nouvelle que le président de la République avait offert un prix, sans compter ceux du ministre de l'Instruction publique et du ministre de l'Agriculture, les inscriptions au « rallye » ont afflué, et la place de Saint-Cloud, où était fixé le rendez-vous, a vite pris une physionomie exceptionnellement animée au moment de l'arrivée des participants et des invités venus de toutes parts au rassemblement matinal; les officiers eurent l'agréable surprise de trouver la musique du 101^e de ligne, envoyée gracieusement par le colonel Andry, qui, après



LE COMITÉ.

C^t Saffroy.

L^t G. de la Valette.

L^t Millecheau.

s'être fait présenter les cavaliers, les a chaudement félicités de leur persévérance à donner l'exemple de l'entraînement militaire.

Malgré le temps incertain, de nombreux Parisiens avaient voulu jouir du coup d'œil des frondaisons nouvelles et respirer l'air pur des bois; les breaks et les mails se garnissent vite de spectateurs, parmi lesquels domine la note claire des élégantes toilettes féminines; les officiers sautent en selle et le joyeux cortège, embelli par la présence de nombreuses amazones, dont quelques-unes sont coiffées du coquet tricorne Louis XV, se met en route pour la Lanterne de Diogène (parc de Saint-Cloud), au son d'une joyeuse fanfare de chasse.

Enfin, à 10 h. et demie, le commandant Saffroy



LES VAINQUEURS.

tenant de dragons. Prix offert par le président de la République.

2^e M. Berger, sous-lieutenant d'infanterie. Prix offert par le ministre de l'Instruction publique.

3^e M. Martin, sous-lieutenant d'artillerie. Prix offert par le ministre de l'Agriculture.

4^e M. Mersey, sous-lieutenant de chasseurs. Prix offert par la Revue de cavalerie.

5^e M. Gaillard, sous-lieutenant de hussards. Prix offert par la Revue des haras.

6^e M. Laurent, lieutenant d'artillerie. Prix offert par Flots de rubans.

Naturellement la course matinale avait creusé les estomacs et c'est avec plaisir qu'invités et cavaliers se dirigeaient vers le restaurant Bicheret, à Vaucresson, où les attendait un copieux déjeuner de cent couverts.

Après ce repas champêtre plein d'entrain et de camaraderie, une sauterie, qui mit le comble à la joie des jolies spectatrices, fut vite organisée et se prolongea jusqu'à l'heure du retour pour le dîner.

On s'est quitté à regret en se donnant rendez-vous à l'an prochain, et je puis affirmer que tous ces vaillants officiers, dont aucun n'ignore les traditions de la chevalerie française, sont rentrés chez eux avec une douce fierté au cœur, car depuis l'époque des anciens tournois rien n'a dû changer, heureusement pour notre race, et être applaudi par de gracieuses et jolies femmes, n'est-ce pas recevoir cent fois le prix de sa peine?

Encore une fois je ne saurais trop féliciter les officiers qui ont créé de toutes pièces cette Société d'instruction militaire, qui vient d'affirmer une fois de plus sa vitalité par un éclatant succès.

GOURMETTE.

LE CONCOURS DE TIR de l'« Avenir »

A deux pas — ou à un tour de roue — du vélodrome du Parc des Princes, se trouve, blotti dans le fossé des fortifications, un stand parfait dont la construction a coûté la bagatelle de 140 000 francs. C'est là que les troupes de la garnison de Paris viennent s'exercer au tir avec le merveilleux petit Lebel. C'est là également que, grâce à une aimable

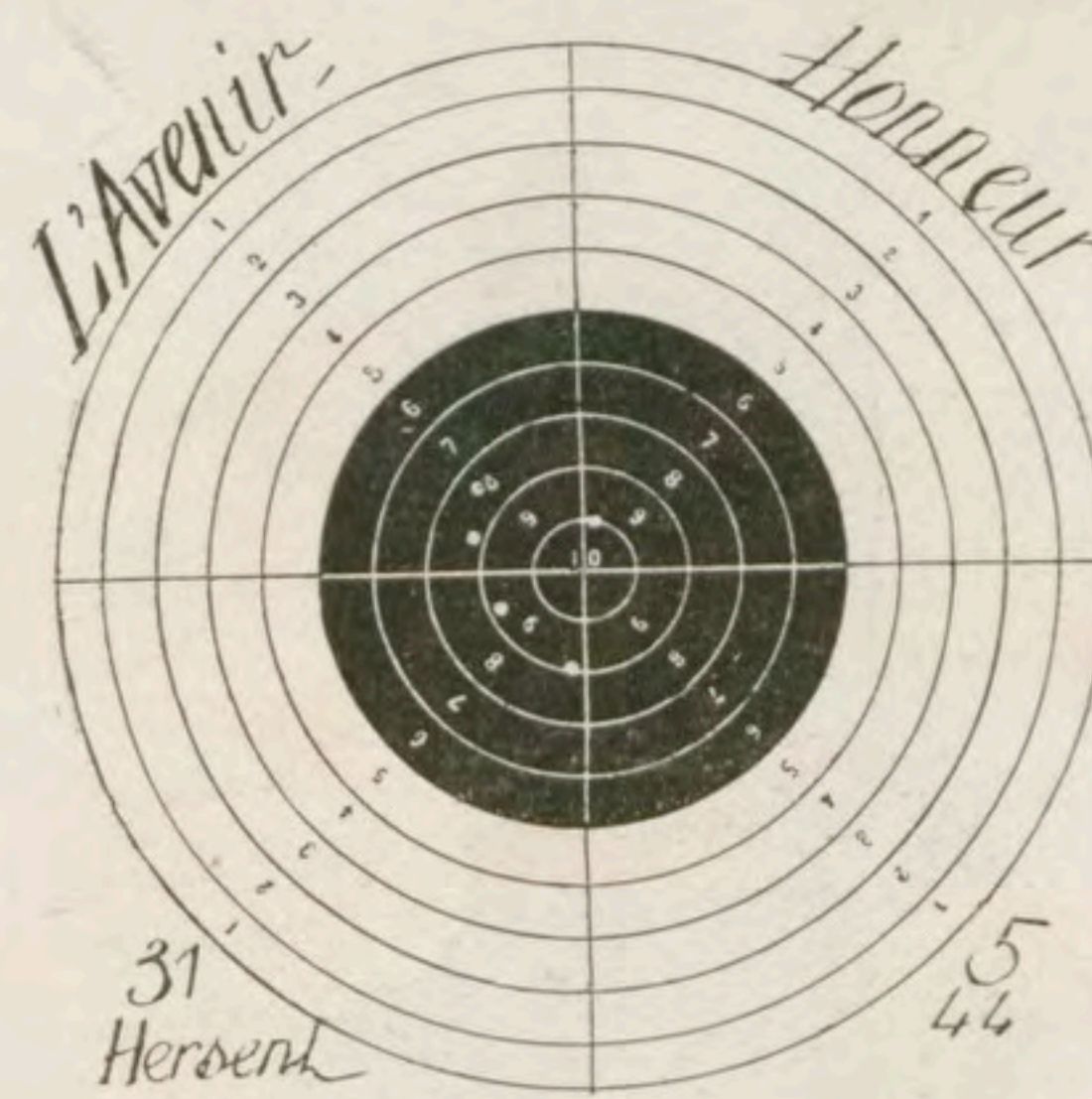


M. HERSENT, VAINQUEUR DU CONCOURS DE TIR DE L'« Avenir ».

autorisation du général-gouverneur, l'« Avenir » — le plus important club de tireurs de la métropole — donne chaque année un grand concours public, qui réunit les meilleurs marksmen civils et militaires.

Le concours de 1898, terminé la semaine dernière, a été particulièrement brillant.

Le président de la République, les ministres de l'Intérieur, de l'Agriculture et des Travaux publics, le conseil général, le conseil municipal, le préfet



LE CARTON DE M. HERSENT (200 mètres).

de la Seine, le préfet de police, M. Paul Déroulède, Mme Adam, la société « Les Acacias », etc., avaient fait don au comité de divers objets d'art, qui ont constitué des prix superbes, à côté de 200 autres récompenses fort belles, consistant en armes et médailles.

Tous les tirs se faisaient à la distance de 200 mètres, soit avec le fusil ou le mousqueton Lebel, soit avec le Gras ou le Kropatscheck, soit avec la carabine de précision. Seulement, ainsi que le veut la coutume; l'amateur employant une arme de guerre avait le droit de choisir entre les trois positions classiques du tireur, debout, à genou et couché, tandis que celui se servant d'une carabine était obligé de prendre la première de ces attitudes.

Aussi la majorité des compétiteurs préférèrent-ils l'arme de guerre : dam! on est si bien nonchamment étendu sur le ventre — à moins d'être hydropique, s'entend! — les coudes rivés au sol



FANFARE DE CHASSE (PENDANT LE DÉJEUNER).

donne le départ; une trentaine d'officiers sont en ligne; le ciel à ce moment est un peu couvert, l'air est frais et les chevaux, animés par le bruit, impatients, s'élancent au premier signal dans un galop plein de promesses.

Les lorgnettes se braquent, et, après un passage d'obstacles fort réussi, on voyait disparaître et s'effacer au milieu d'un vert feuillage les couleurs aimées des uniformes du brillant peloton.

Pendant une heure et demi les bois de Villeneuve-l'Étang étaient sillonnés par les coureurs, cherchant, à l'ardente allure de leur monture, la véritable piste où le lieutenant Minssen avait semé dans un dédale un fil très ingénieusement embrouillé.

Le parcours, assez long, mène les cavaliers par des détours et des sites pittoresques aux passages des routes où les voitures stationnent un instant devant le défilé toujours amusant des coureurs. Les trompes sonnent à chaque carrefour.

Après une course menée d'un train d'enfer, le peloton apparaît enfin quelque peu égrené sur la piste droite qui aboutit à l'arrivée, marquée par une majestueuse flamme bleue.

Suivant le style consacré, voici au poteau :

1^{er} M. Truchy, sous-lieu-



(Phot. Beau.)

M. MAROT, VAINQUEUR DE LA COUPE DES MOTOCYCLES. SUR SON TRICYCLE Créauche, MUNI DE PNEUS Labrador.



(Phot. Beau.)

LES CIBLES AU STAND D'AUTEUIL.

ou à la planche, pour chercher le visuel et y maintenir immobile le guidon, tout en caressant délicatement la détente!...

Il faut voir nos grands amateurs devant la cible. Debout, à genou ou couchés; ils opèrent avec une sage et impassible lenteur, qui ferait sans doute bondir un sprinter du footing, mais qui n'en est pas moins un sujet d'admiration pour les amoureux de l'adresse pure.

Tenez, regardez ce vieux carabinier, superbe sous sa longue blouse blanche de tireur; il porte à ses lèvres pour l'humecter, la balle de la cartouche avant de la pousser dans la chambre — c'est le baiser d'adieu! — il arme ensuite; puis, après une ou deux aspirations profondes, et, naturellement autant d'expirations aussi prolongées, il épaule soigneusement, flegmatiquement, ferme l'œil gauche, retient sa respiration et... pan! ça y est!... Il retire alors la crosse de l'épaule, mais son regard reste fixé sur la cible, jusqu'à ce que le



(Phot. Beau.)

M. WEISMANN, GAGNANT DU TIR DU LENDIT A AUTEUIL.

marqueur ait signalé le point atteint; puis il souffle dans le canon pour en chasser la fumée et... suce une nouvelle cartouche!...

Le tableau est exact, je le certifie. Ne riez pas toutefois de ces précautions. Il n'y a qu'une seule façon de montrer que ce sont des manies inutiles, c'est de faire des marmots en les dédaignant.

— Des marmots? demandez-vous.

Eh oui! dans le langage du tir, marmot est synonyme de « belle balle »; marmot veut dire « plein centre ». Recherchez l'origine de l'expression, si vous voulez. Pour moi, je continue mon hâtif compte rendu.

Le concours de l'Avenir comprenait plusieurs catégories qui, toutes, ont mis en présence, un grand nombre de « fines gachettes » et notamment MM. Weismann et Louis-Emile Hersent dont nous donnons les portraits.

PAUL MANOURY

LE ROWING-CLUB

Le Rowing-Club porte aussi le titre de *Société des régates parisiennes*. Avant l'année 1853, date de sa fondation, bien que le nombre d'équipes de rameurs fût considérable, il n'existait aucune société d'aviron à Paris; chaque équipe formait un petit cercle privé, indépendant, et courait sous ses propres couleurs. En 1852, une brillante réunion nautique, organisée à l'occasion de la fête du 15 août, fit naître l'idée de la formation d'une société qui, sous le titre de *Société des régates parisiennes*, se chargerait de l'organisation d'un certain nombre de journées de courses. Au mois de janvier 1853, à la suite d'une réunion des délégués des principales équipes de la capitale, un comité provisoire se constitua sous la présidence de M. Hippolyte Duchesne, inspecteur de la navigation; le 10 février, la société était autorisée,



LE PRÉSIDENT DU R. C.

et, dans ses assemblées générales des 13 et 24 mars suivants, elle nommait son conseil d'administration sous la présidence de M. Lucien More.

A cette époque le but de la Société des régates parisiennes n'était que l'organisation de journées de courses, mais dans le courant de l'année, un groupe d'amateurs anglais dirigés par MM. de Châteaullard et John Arthur, se faisaient recevoir membres de la société, et fondaient, sous le nom de *Cercle nautique d'Asnières*, une section d'aviron, d'après les mêmes principes que les grands clubs anglais, dont ils adoptaient les règlements.

Quelques années plus tard, l'admission, dans les courses d'aviron, d'équipes salariées fut cause d'une scission, la majorité des rameurs de la Société des régates parisiennes se séparent d'elle, et fondent deux sociétés exclusivement composées d'amateurs: le *Rowing-Club* et l'*Emulation nautique*. Ces deux sociétés ne tardèrent pas à rentrer à la Société des régates, en même temps que disparaissaient des courses d'amateurs les équipes de professionnels. En effet, en 1865, la fusion s'accomplissait et la Société des régates parisiennes était divisée en deux sections: dont l'une, nommée le *Sailing-Club*, s'occupait exclusivement de la voile; l'autre de l'aviron, sous le nom de *Rowing-Club*.

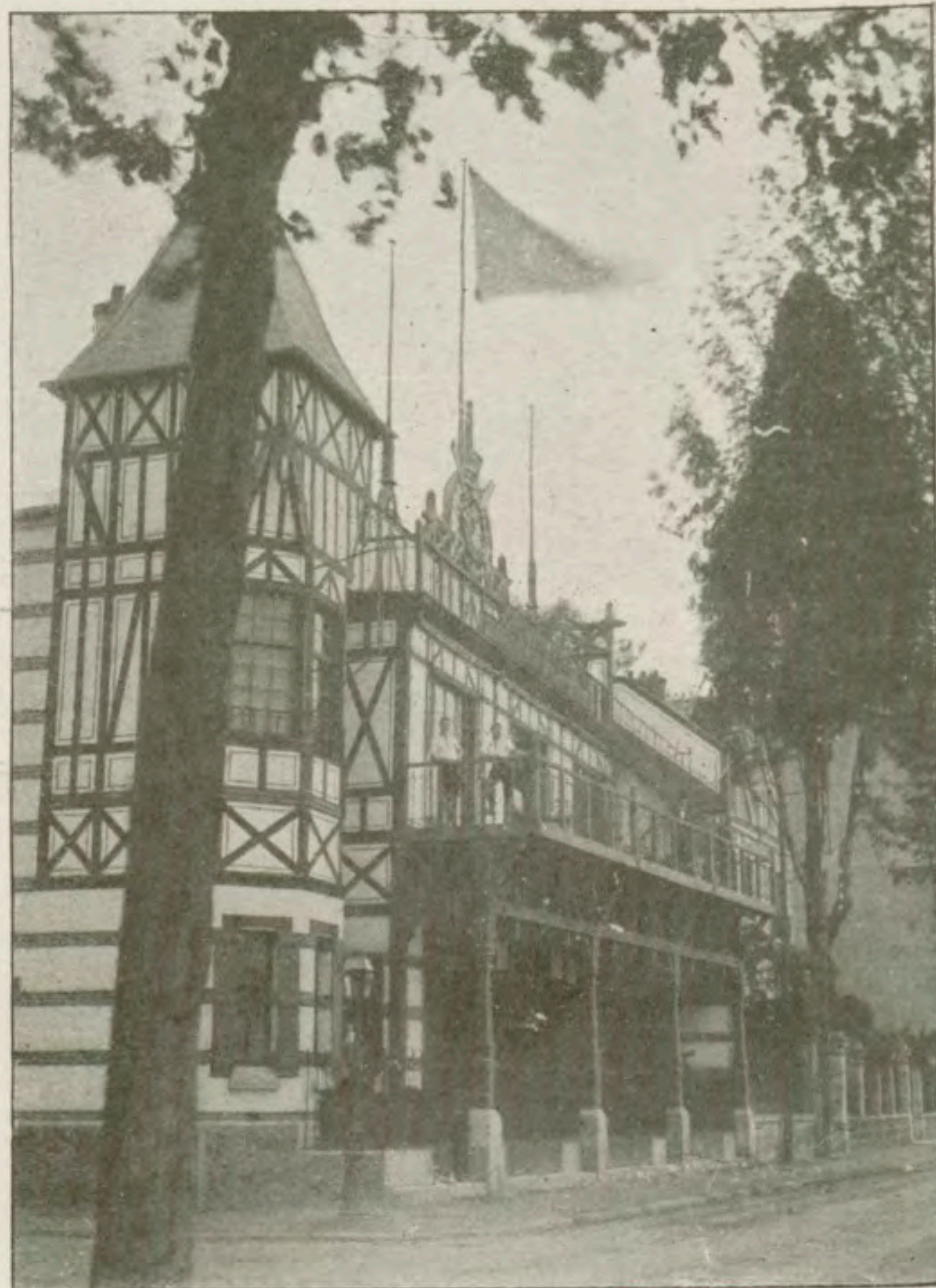
En 1868, à la suite d'un conflit qui s'éleva entre les deux sections, le *Sailing-Club* se retira et fusionna avec le *Cercle de la voile de Paris*. Le *Rowing-Club* resta donc seul en possession du titre de Société des régates parisiennes, qu'il porte encore aujourd'hui.

Depuis sa fondation le *Rowing-Club* a fait faire au sport nautique d'énormes progrès, le nombre de jeunes gens qu'il a amenés à pratiquer l'aviron est incalculable, tout comme le nombre de prix remportés par ses membres.

Le *Rowing-Club* a toujours été au premier rang lorsqu'il s'est agi de tenter quelque chose pour le bien du sport nautique; membre fondateur de l'*Union des sociétés d'aviron de France*, de la *Société française de sauvetage*, du *Comité des régates internationales de Paris*, il a quitté dernièrement la Fédération française pour fonder avec la S. N.

Basse-Seine, la Société d'encouragement, la Société N. d'Enghien, le Club N. Dionysien, l'*Union des sociétés des rameurs de France*, qui, adoptant les principes de l'amateurisme pur, s'affilia à l'U. S. F. S. A. Cette affiliation permet donc à ses membres de pratiquer tous les sports en honneur aujourd'hui, football, course à pied, etc.

C'est également au *Rowing Club* que nous sommes redevables de la belle course dite « Cham-



LE PAVILLON DU ROWING-CLUB.

pionnat de la Seine », laquelle est courue régulièrement tous les ans depuis 1853, sauf une interruption en 1870. De 1876 à 1884 elle se confond avec le Championnat de France; à partir de cette dernière année, le Championnat de la Seine reprend son titre et se donne trois semaines environ avant le Championnat de France. Les rameurs qui ont le plus souvent gagné le titre de

champion de la Seine sont: Frédéric Lowe, Louis Armet, Eugène Frébault, Réginald Gesling, Emile Leprou. Votre serviteur, cher lecteur, a eu lui-même l'honneur de le remporter deux années de suite.

N'oublions pas

de citer aussi le match en outrigger, organisé sur les mêmes bases que le match des Universités d'Oxford et de Cambridge, et couru tous les ans, depuis 1880, entre le *Rowing-Club* et la S. N. Marne. Disputé par des équipes à quatre rameurs, les deux premières années, il devint match à huit à partir de 1882. Par suite de son passage à l'*Union des sociétés de rameurs amateurs de France*, la S. N. de la Marne reste à la Fédération française, le *Rowing-Club*, l'année dernière, ne se fit pas représenter.

Paul FLOUËST.



M. E. LEPRON, PLUSIEURS FOIS CHAMPION DE FRANCE.

Un concours de Pêche à la ligne

Le plus tranquille des sports, la pêche à la ligne, a été fêté dimanche à Paris, de la façon la plus gaie et la plus pittoresque, faisant le plus grand honneur au talent d'organisateur et de décorateur



LE DÉFILÉ.

déployé par le président du syndicat des pêcheurs, M. Ehret, et ses collaborateurs.

C'est sur la berge située entre le pont de l'Alma et celui des Invalides que se passait cette lutte pacifique.

Une superbe estrade était élevée sur ce quai, pour les juges du tournoi, faisant face à une grande table recouverte de velours rouge frangé d'or, sur laquelle s'élevaient, tentateurs, les lots destinés aux vainqueurs : cannes à pêches d'honneur, chapeaux de paille du parfait pêcheur, nombreuses bouteilles de liquide, champagne et liqueurs réparatrices, etc.

Le concours était pour 2 heures. Dès 1 heure, le bataillon des concurrents, armés de la gaule, était massé sur le haut du quai, aux abords de la passerelle, se réservant pour une entrée solennelle dans l'enceinte de la joute où se terminaient les derniers préparatifs.

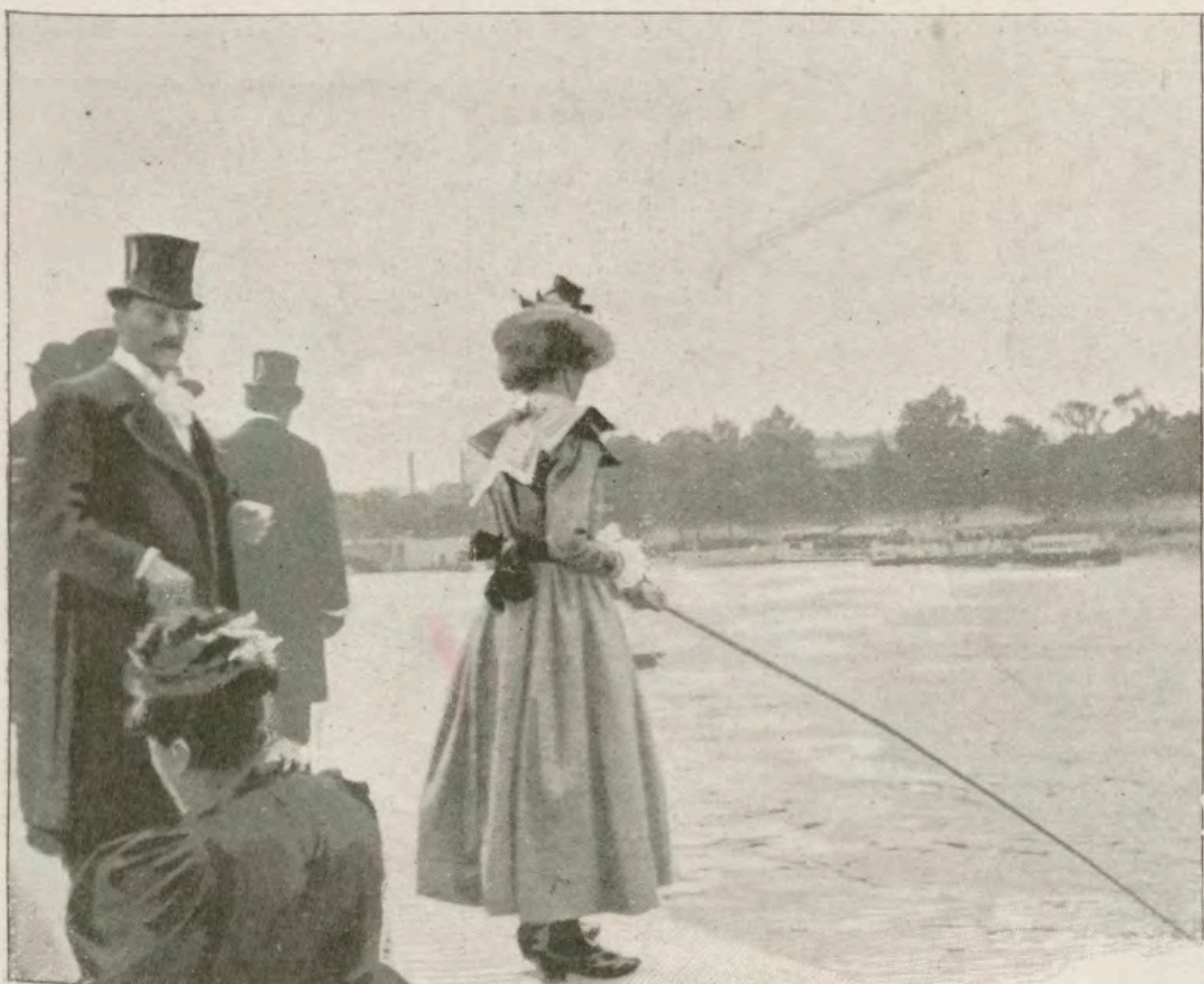
Rien n'était oublié : cordon séparant le bord de l'eau, où seuls devaient se trouver les lutteurs, de la foule des invités, brochettes fixées de loin en

loin, le long de cette ligne, pour accrocher ostensiblement les poissons des vainqueurs, bachots croisant à quelques mètres au large, avec sauveurs pour le cas où un concurrent, entraîné par son ardeur, aurait voulu poursuivre le poisson de trop près en piquant une tête; il aurait, du reste, été supérieurement soigné, car un gentil pavillon d'ambulance était installé et gardé par trois ambulanciers et deux ambulancières portant le brassard à la croix de Genève.

Tout à coup, une détonation retentit. A ce signal guerrier, là-haut, le bataillon s'ébranle. La forêt de gaules s'agit, telle la forêt de Birnam marchant contre Macbeth; mais c'est contre un ennemi bien plus insaisissable que vont lutter ces braves. Néanmoins, ils défilent entre la tribune et la table aux lots fascinateurs dans un ordre parfait, aux accents guerriers de la fanfare du VII^e arrondissement, dont le chef, M. Lentzler a choisi une marche de circonstance intitulée :

« Honneur aux braves ! »

Du reste, rien de gentil et de pittoresque comme ce défilé, qui évite la monotonie par le mélange des costumes et des sexes, car il y a moitié femmes parmi les concurrents. Tous les types du genre sont représentés, depuis le terrible pêcheur vêtu en explorateur, casqué et armé d'engins formidables, jusqu'à la gentille fillette munie d'un frêle roseau, en passant par la grosse commère et le gavroche amateur, tous sont décorés, probablement pour leurs exploits futurs.

M^{lle} GEORGETTE RADEAU, LA GAGNANTE.

NOS ILLUSTRATIONS

CONCOURS D'ESCRIME DU LENDIT

Les concours d'escrime du Lendit viennent d'avoir lieu au Grand-Hôtel, dans la salle des fêtes, sous la présidence du colonel Derué.

Quelques jours avant, des épreuves éliminatoires avaient été disputées, qui avaient laissé en présence vingt concurrents.

Le premier prix d'honneur, un vase de Sèvres, offert par M. le président de la République, a été décerné à M. Georges Guignard, dont nous publions la photographie par M. Boisdon.

Georges Guignard est un lycéen, élève de Carnot et, par suite, du professeur Carrichon. C'est un gaucher très difficile, avec beaucoup d'allonge, que ses jambes assez longues facilitent : son jeu peut sembler un peu dur, mais il est très toucheur, bien gardé, et les excellentes leçons que son père, Gaston Guignard, escrimeur réputé autant que peintre coté, lui donnera, au point de vue de la tête, compléteront les leçons techniques très appréciées de ses professeurs.

Georges Guignard a déjà le titre de champion inter-clubs de l'U. S. F. S. A. C'est lui qui, en effet, est sorti vainqueur de cette épreuve, qui s'est disputée au printemps.

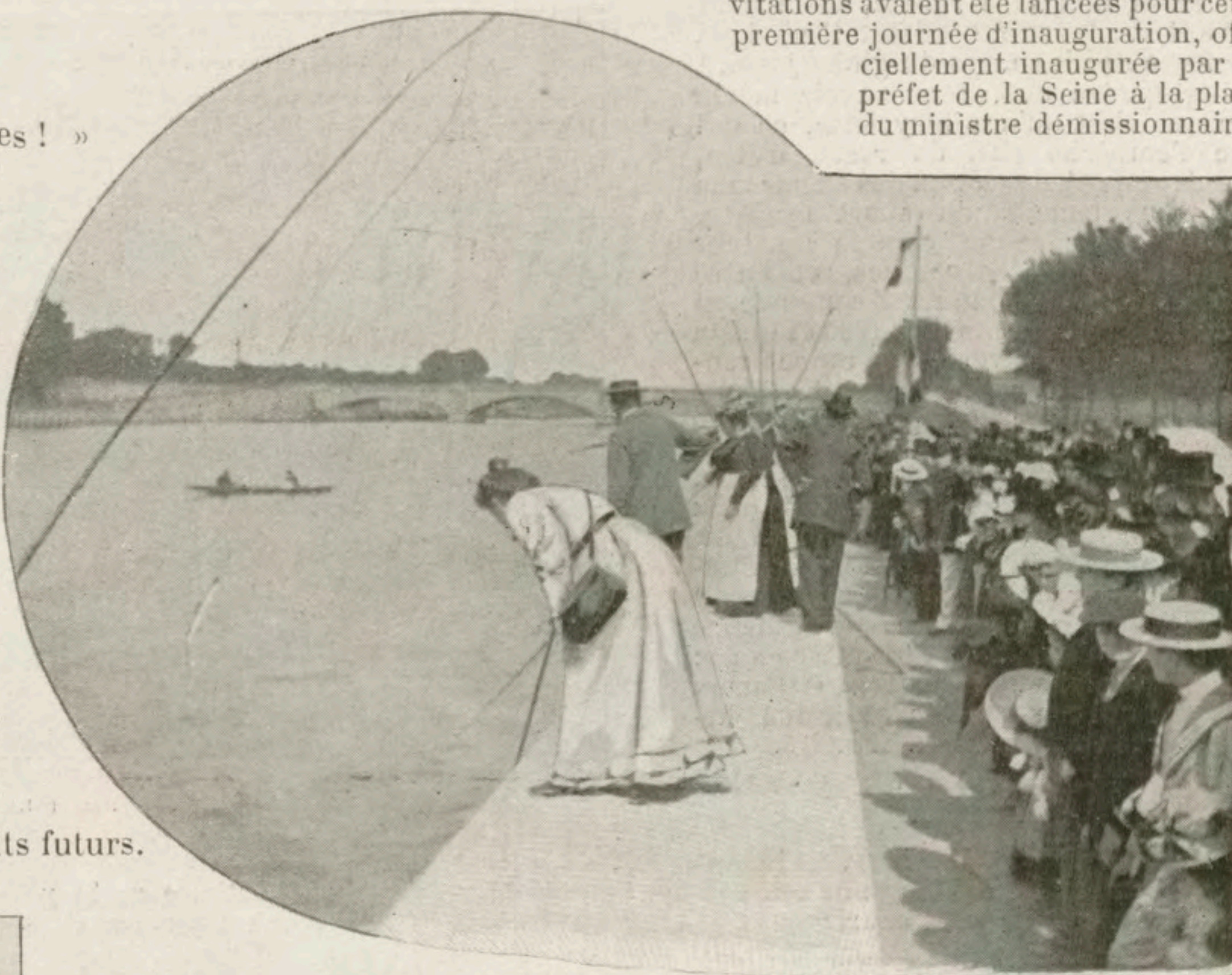
Le second prix d'honneur, un livre offert par M. le ministre de l'Instruction publique, a été décerné à M. Bilard, élève du lycée Condorcet et qui travaille chez les professeurs Gron et Masselin.

Son jeu est très sobre, très correct, très fin : c'est un tireur très agréable à voir, qui montre de très grandes dispositions et qui pourrait devenir, s'il ne perd pas les bonnes qualités dont il a fait preuve, l'un de nos plus élégants et de nos plus forts tireurs de fleuret.

L. P.

L'EXPOSITION D'AUTOMOBILES

C'est le mercredi 15 juin que l'exposition d'automobiles, qui se tient dans le jardin des Tuileries, a ouvert ses portes au public. Plus de 25 000 invitations avaient été lancées pour cette première journée d'inauguration, officiellement inaugurée par le préfet de la Seine à la place du ministre démissionnaire.



ANXIÉTÉ !

Ils s'installent sur la crête du perré, jettent leur ligne,

Et ce peuple s'évertue à tremper du fil dans l'eau.

Silence attentif des concurrents, les commissaires, non moins décorés, en profitent pour les numérotés d'un chiffre correspondant aux brochettes où on accrochera les glorieuses victimes.

La gagnante, M^{lle} Georgette Radeau, qui a pêché le premier poisson a gagné une jumelle d'honneur.

M...



Nous n'insisterons pas sur la description intérieure et extérieure de cette exposition. Les journaux spéciaux se sont suffisamment étendus sur ce sujet pour qu'il soit utile d'y revenir à notre tour.

Contentons-nous simplement de dire que ce premier salon organisé par l'Automobile-Club de France met en relief quatre hommes qui, depuis plusieurs années, ont employé tous leurs efforts pour la consécration de l'automobilisme en France. Nous avons nommé, MM. le baron de Zuylen, le comte de Dion, Rives et Berlier.

M. le baron de Zuylen, le dévoué et le si généreux président de l'Automobile-Club de France, est un de ceux qui ont le plus fait en faveur de la locomotion nouvelle. Sportsman distingué, il a été un des premiers à découvrir tout ce qu'il pouvait y avoir d'intéressant dans cette question nouvelle, l'automobilisme et n'a pas craint d'y consacrer une partie de son temps et de sa fortune.

M. le comte de Dion est une figure trop parisienne pour la décrire une fois de plus. Presque subitement il s'éprit de la mécanique, se lança dans l'industrie et arriva peu à peu à occuper dans l'automobilisme la place prépondérante que l'on sait.

M. G. Rives, le directeur général de l'exposition de l'A. C. F., est un homme doué de la plus grande activité, qui n'a pas craint d'assumer la lourde tâche d'organiser l'exposition. M. Rives est un de nos meilleurs architectes; plusieurs grands monuments bien connus

sont ses œuvres. Par son amabilité et son accueil bienveillant, le directeur général de l'A. C. F. a su s'attirer la sympathie de tout son entourage.



(Phot. Beau.)
M. WOOD,
GAGNANT DU GRAND PRIX
DU RACING-CLUB.

outre, un garçon intelligent, capable de raisonner avec beaucoup de justesse sur tout ce qu'il a vu. Le « Hollandais volant », comme on se plaît à l'appeler et non sans raison, fut marin avant de devenir cycliste. Il navigua dans toutes les mers du globe jusqu'à vingt-quatre ans, sans savoir même ce que c'est qu'une bicyclette, ce qui ne l'empêche pas, du reste, d'être, quatre ans plus tard, un des champions les plus fameux du sport cycliste. Après avoir gagné comme amateur plusieurs grandes courses, et entre autres le Championnat du monde, il tourna professionnel en 1896 et quitta la Hollande pour venir en France prendre part à la grande course classique Bordeaux-Paris, et dans laquelle il se classa cinquième. En 1897, il prit part à Paris-Roubaix et à Bordeaux-Paris, et se classa second dans ces deux courses. Enfin, le 15 septembre 1897, Cordang se mettait en piste à Crystal-Palace pour accomplir ce qui devait être la plus extraordinaire performance cycliste qu'on ait faite jusqu'à ce jour : nous voulons parler de son fameux record qui consiste à couvrir 1000 kilomètres en 24 h. 12 m. 21 s. 4/5.

HURET.

Huret, qui, après Cordang, est incontestablement le meilleur homme sur les longues distances, a commencé à courir en 1888. C'est dire que sa



(Phot. Boisson.)
M. G. GUIGNARD,
1^{er} PRIX D'HONNEUR DU LENDIT.

1894, il gagna le championnat de France des 100 kilomètres, et fut successivement, en 1894, en 1895 et en 1897, le recordman des 24 heures sur piste. Une telle suite de performances prouve suffisamment la valeur d'un

C'était à M. Berlier qu'on avait tout d'abord confié la direction générale de l'exposition. Mais l'éminent ingénieur, après avoir exercé pendant quelque temps et avec beaucoup de succès, les hautes fonctions de directeur, fut obligé, par suite de son mauvais état de santé, de les léguer à M. Rives. Mais, pour tous ceux qui ont vu M. Berlier à l'œuvre, ce dernier a droit, tout comme MM. le baron de Zuylen, le comte de Dion et Rives, à une bonne part du succès qu'obtient chaque jour l'exposition d'automobiles.

CORDANG.

Cordang, qui vient de gagner deux matches successifs, battant une première fois Huret sur 100 kilomètres au vélodrome du Parc des Princes, puis Champion dans une course de 50 kilomètres, au vélodrome de la Seine, est bien sans contredit le roi des stayers. Solidement bâti et d'une énergie incomparable, Cordang est, en



(Phot. Beau.)

CORDANG.

homme comme Huret. En plus de ses excellentes qualités de stayer, l'ex-boulangier est un garçon sérieux, réfléchi, et dont la valeur intellectuelle est sensiblement supérieure à celle de la moyenne des champions de la pédale.

LA COUPE DES MOTOCYCLES.

La Coupe des motocycles s'est disputée pour la seconde fois, le 14 juin dernier, sur le parcours de Saint-Germain à Ecqueville, et retour cinq fois (soit

fini le parcours en moins de trois heures. Voici que a été le classement de l'arrivée :

- 1^{er} Ph. Marot en 2 h. 26 m. 30 s.
- 2^e M. Farman en 2 h. 31 m. 20 s.
- 3^e Osmont en 2 h. 35 m. 20 s.
- 4^e Oury en 2 h. 43 m. 20 s.
- 5^e Griet en 2 h. 45 m. 10 s.
- 6^e Deckert en 2 h. 51 m. 35 s.

M. Ph. Marot, le gagnant de « la Coupe » à tricycle, a fait une véritable performance, en couvrant les 100 mauvais kilomètres en 2 h. 26 m. 30 s. Nul doute que sur une route meilleure, avec un seul virage, il eût pu faire 2 h. 8 m. ou 2 h. 10 m., ce qui aurait battu le record pour tris. M. Marot est, non seulement un homme de beaucoup de sang-froid — les vitesses acquises l'ont prouvé, — il est encore un chauffeur entendu qui connaît dans tous ses détails la machine qu'il pilote. C'est en grande partie à son expérimentation qu'il a pu s'approprier la première place dans une épreuve où il avait à lutter contre de terribles adversaires. Il montait un tri Créauche.



(Phot. Beau.)
M. TOUQUET, GAGNANT
DU GRAND STEEPLE DU RACING-CLUB.

LES GRANDS PRIX DU RACING-CLUB

C'est le dimanche 19 juin que se sont disputés, sur le terrain du R. C. F. au bois de Boulogne, et sous la présidence de M. Bonvalot, l'explorateur bien connu, les grands prix pédestres annuels du Racing-Club de France. Cinq mille personnes environ assistaient à cette importante réunion. Remarqué la présence de MM. le vicomte de Jansé, président de l'U. S. F. S. A., M. Gondinet, président du R. C. F. N., Quentin, Bauchart, comte de Gontaud-Biron, Raymond, Lejeune, Fabens, Fos, etc.

Six grandes épreuves se sont disputées; les honneurs de la journée sont revenus à Klingelhöffer; qui a gagné dans un beau style le 110 mètres haies handicap; à R. de Coupigny, qui s'est classé premier dans le grand prix de vitesse du R. C. F.; à Wood le fameux racingman qui s'est approprié le grand prix de Paris (scratch 1000 mètres) devant Turner et Perry, et battant le record du monde pour cette distance.

Signalons également la superbe performance de Widmer, qui gagna dans un style impressionnant le prix

Warquet (handicap 400 mètres) battant à l'instant de Wood le record pour cette distance. La réunion, qui s'est terminée par un grand steeple chase (hand), a été l'objet d'une victoire de Touquet, qui bien que parti scratchman gagna de plusieurs longueurs devant Genet et Tixier.

Deux records battus, c'est assez dire que les épreuves ont été très disputées, et que la grande réunion annuelle a suscité un vif intérêt. LIX.



M. A. BILARD,
2^e PRIX D'ESCRIME DU LENDIT.

100 kil.). Douze motocyclistes, sur 20 engagés, sont venus se ranger sous les ordres du starter. Six ont



(Phot. Beau.)

HURET.

Le Gérant : VICTOR VAINOT.

CORREIL. Imprimerie Éd. CRÉTÉ.